

3. Калита В. **Охорона здоров'я: шляхи удосконалення і стабілізації** / В. Калита, В. Щерба // Ваше здоров'я. – 2012. – № 11. – С. 4–6.

4. Камінська Т. М. **Пріоритетні шляхи мінімізації економічних ризиків в охороні здоров'я** / Т. М. Камінська // Гуманітарний вісник ДВНЗ "Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди" : збірник наукових праць, Переяслав-Хмельницький. – 2013. – Вип. 30. – С. 155–159.

5. Нападовська А. **Внутрішньогосподарський контроль в ринковій економіці** / А. Нападовська – Дніпропетровськ : Наука і освіта, 2000. – 224 с.

6. Ткаченко К. **Економіка охорони здоров'я громадян України** / К. Ткаченко // Тези доповідей науково-теоретичної конференції (Львів, 10 квітня 2012 р.). – К., 2012. – С. 23–24.

7. Циплюк Д. **Облік та контроль доходів і витрат від надання медичних послуг малими підприємствами**: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук.: спец. 08.00.09 – "Бухгалтерський облік, аналіз та аудит" / Д. Циплюк. – Київ, 2011.

Рецензент: д.е.н., професор Гринчуцький В.І.

УДК 336(075.8)

А. М. МЕЛЬНИК

ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІЗУ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ АВТОТРАНСПОРТУ

Визначено особливості проведення аналізу господарської діяльності автотранспортних підприємств та специфічні показники, які використовуються в аналізі діяльності цих підприємств. Запропоновано методику проведення аналізу.

The features of business analysis trucking companies and specific indicators used in the analysis of these companies were detected. The methodology of analysis was proposed.

Ключові слова: господарська діяльність, підприємство автотранспорту, ефективність діяльності

© Мельник А. М. - к.е.н., доцент Національного університету водного господарства і природокористування

Постановка проблеми. Транспорт належить належить до стратегічно важливих галузей національної економіки, без ефективної роботи яких неможливе подальше підвищення добробуту суспільства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми підвищення ефективності діяльності автотранспортних підприємств та поліпшення їх фінансового стану постійно знаходяться в центрі уваги вчених, зокрема: Артамонова Б.В., Іванової Н.В., Іщук С.О., Куренкова П.В., Лаврикова І.М., Олексюк О.І., Плужникова К.І., Федоніна О.С., Сич Є.М. та багатьох інших.

Однак багато теоретичних і практичних проблем залишаються невирішеними. Серед них особливе значення має розробка обґрунтованої системи показників аналізу господарської діяльності автотранспортних підприємств.

Постановка завдання. Відтак, метою даної статті є розробка методики проведення комплексного аналізу діяльності підприємств автотранспорту.

Виклад основного матеріалу. Швидке зростання ринку товарів малого та середнього бізнесу об'єктивно розширює сферу застосування вантажного автомобільного транспорту, що зумовлено його високою адаптованістю до ринкових умов. Частка вантажних перевезень автомобільним транспортом України в загальному обсязі перевезень за підсумками 2012 року склала 23,1 % (179,0 млн. тон), в 2011 р. цей показник становив 22,0 % (178,3 млн. тон). А на території Рівненської області питома вага автотранспортних перевезень ще вища – близько 60 %[1].

Автомобільний транспорт на відміну від інших галузей матеріального виробництва має свої особливості:

- результатом діяльності на транспорті є транспортна послуга - переміщення людей і вантажів, а не створений матеріальний продукт. До транспортних послуг належать: перевезення вантажів та пасажирів; навантажувально-розвантажувальні роботи; зберігання вантажів; сервісне обслуговування транспортних засобів; підготовка засобів, якими здійснюються перевезення; доставка нових та відремонтованих транспортних засобів тощо.

- значні відмінності від структури виробничих витрат галузей матеріального виробництва має структура

експлуатаційних витрат : при наданні транспортних послуг не використовується сировина, а в затратах знаходиться велика частка заробітної плати та витрати на паливо. Так, частка матеріальних ресурсів на автомобільному транспорті складає 15-20%, в той час як у промисловості - до 80%; частка заробітної плати на транспорті - 30-45%, в промисловості - 10-15%.

- надання транспортних послуг вагомо залежить від зовнішнього середовища: реальних умов експлуатації транспорту, дорожньої ситуації, клімату,

- транспорт не створює нових матеріальних продуктів, а його продукція (транспортні послуги) споживається одночасно з процесом надання транспортних послуг;

- продукція транспорту - перевезення вантажів і пасажирів - не віддільна від самого процесу транспортного виробництва, а тому її не можна накопичувати або зберігати у вигляді запасів, а потрібно створювати резерви пропускну та провізної можливості.

- різноманітність рухомого складу визначає якісну неоднорідність вантажних перевезень [2].

Звітність автотранспортного підприємства є основою для проведення аналізу його діяльності. Тому важливим є забезпечення формування достовірної, повної та оперативної звітності підприємства, особливо з питань витрат автотранспортного підприємства.

Зовнішня звітність автотранспортних підприємств складається з тих самих видів звітності, які складаються й іншими підприємствами: фінансова, податкова, статистична, відомча. [3].

Фінансова звітність автотранспортного підприємства включає форми: № 1 “Баланс” (Звіт про фінансовий стан); № 2 “Звіт про фінансові результати”; № 3 “Звіт про рух грошових коштів”; № 4 “Звіт про власний капітал”; № 5 “Примітки до річної фінансової звітності”.

Статистична звітність автотранспортного підприємства представлена наступними формами :

Звіт про роботу автотранспорту (13.07.2009 № 255), 2-тр річна. Подають юридичні особи та їхні відокремлені підрозділи, які експлуатують автомобільний транспорт (власний або орендований)

Звіт про перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом (13.07.2009 № 255), 51-авто місячна. Подають юридичні особи та їхні відокремлені підрозділи, основним або одним з видів економічної діяльності яких є вантажні й (або) пасажирські автоперевезення та які мають ліцензії на їх виконання

Звіт про перевезення автомобільним транспортом вантажів за видами вантажів та пасажирів за видами сполучення (16.06.2010 № 226), 31-авто квартална. Подають юридичні особи та їхні відокремлені підрозділи, основним або одним з видів економічної діяльності яких є вантажні й (або) пасажирські автоперевезення та які мають ліцензії на їх виконання. Діяльність автотранспортних підприємств поділяється на: основну, допоміжну та невиробничу. До основного виробництва належать відокремлені структурні підрозділи, які безпосередньо здійснюють перевезення, виконують роботи та послуги, що належать до основного виду діяльності: перевезення вантажів, пасажирів, транспортно-експедиційні послуги, навантажувально - розвантажувальні роботи та інше.

Допоміжне виробництво призначене для обслуговування підрозділів основного виробництва, виконання робіт по технічному обслуговуванню, ремонту рухомого складу, забезпечення інструментом, запасними частинами. До нього належать ремонтні цехи, дільниці, майстерні, експертні та інші підрозділи.

До невиробничого господарства належать: житлово-комунальне господарство, культурно-побутові заклади, інші структурні підрозділи, які не беруть участь у здійсненні та забезпеченні перевезень.

Аналіз діяльності автотранспортних підприємств, які здійснюють вантажні перевезення, варто починати з *аналізу виробничої бази*. При цьому аналізуються наступні показники:

- середня облікова кількість автомобілів (форма № 255);
- загальна вантажопідйомність визначається як сума добутку підйомності кожного автомобіля відповідної марки на кількість цих автомобілів;
- середня вантажопідйомність визначається як відношення загальної вантажопідйомності до середньої облікової кількості автомобілів;

- автомобіле/дні в наряді (форма 255);

- автомобіле/години в наряді, які включають автомобіле/години в русі, автомобіле/години під завантаження, автомобіле/години простоя.

Ефективність використання виробничої бази авто-транспортного підприємства характеризують коефіцієнти:

коефіцієнт технічної готовності – визначається як відношення автомобіле/днів, готових до виходу на лінію автомобілів, до автомобіле/днів в господарстві. Величина коефіцієнта технічної готовності залежить від простою в ремонті і технічному обслуговуванні і характеризує технічний стан рухомого складу;

коефіцієнт виходу на лінію – визначається як відношення автомобіле/днів в роботі до автомобіле/днів в господарстві і характеризує використання наявного парку автомобілів.

Чим ближче значення цих коефіцієнтів до 1, тим продуктивніше використовується автомобільний парк підприємства.

Наступним етапом аналізу є *оцінка виробничої діяльності підприємства*. При проведенні аналізу виробничої діяльності автотранспортних підприємств досліджують обсяги перевезень, вантажооборот, загальний пробіг, пробіг з вантажем, номенклатуру вантажів, технологію та організацію перевезень, організацію вантажно-розвантажувальних і транспортно-складських робіт. При цьому вирішуються наступні завдання:

- визначається обсяг вивезення в розрізі виділеної номенклатури вантажів і клієнтури. Перевезення вантажів – це загальний обсяг вантажів, який навантажено та транспортовано рухомим складом автомобільного транспорту, вимірюється в тонах. Структура обсягу перевезень визначається розрахунком питомої ваги обсягу конкретного виду вантажу в загальному обсязі перевезень.

- визначається вантажооборот – загальний обсяг вантажної транспортної роботи, який дорівнює сумі добутків перевезеного вантажу на відстань перевезення по кожній партії вантажу, вимірюється в тонно – кілометрах.

- аналізується загальний пробіг та пробіг з вантажем – визначається на основі шляхових листів як сума пробігу по

кожному автомобілю за певний період часу (місяць, квартал, рік). Відношенням пробігу з вантажем до загального пробігу розраховується коефіцієнт використання пробігу. На величину цього показника впливають організація маршрутів, характер вантажопотоків, територіальне розміщення вантажопотоків, характер розподілу вантажів по території. Зростання коефіцієнта використання пробігу свідчить про покращення організації перевезень і призводить до зменшення вартості перевезень, а відтак, і до підвищення прибутків підприємства.

- аналізується партійність і періодичність всіх видів відправок автомобільним транспортом;
- аналізується розподіл обсягу вивезення вантажів автотранспортом загального користування та відомчим транспортом у міському, передміському і міжміському сполученні;
- аналізується існуюча організація і технологія перевезень вантажів;
- аналізуються собівартість, прибуток, тарифи.

При аналізі співставляють фактичні показники з плановими та фактичні показники за ряд років. Причинами, що призвели до невиконання плану по перевезеннях можуть бути: зміна кількості автомобілів, зміна середньої відстані перевезень, зміна середньої номенклатури перевезень (різна щільність, габарити, фізичний стан тощо).

Для більш детального аналізу причин, що зумовили відхилення фактичних показників від планових, проводять *аналіз техніко – експлуатаційних показників*, зокрема коефіцієнта використання пробігу, коефіцієнта використання вантажопідйомності, середньотехнічної швидкості, довжини поїздки та відстані перевезень.

Коефіцієнт використання вантажопідйомності визначається як відношення фактичного вантажообороту до розрахункового вантажообороту. В свою чергу останній розраховується як добуток середньої вантажопідйомності автомобільного парку на середній пробіг з вантажем по підприємству. На величину коефіцієнта використання вантажопідйомності впливають структура обсягів перевезень, марка автомобіля, спосіб укладання вантажу в кузові. Цей коефіцієнт відображає неповне завантаження автомобілів, обумовлене як незадовільною організацією перевезень, так і

перевезенням габаритних, але легких вантажів, а його зростання оцінюється позитивно.

Середньотехнічна швидкість визначається відношенням загального пробігу автомобілів до кількості годин в русі. Величина середньотехнічної швидкості визначається дорожніми та кліматичними умовами, номенклатурою перевезень, величиною пробігу з вантажем, інтенсивністю транспортного потоку. Як правило, технічна швидкість зростає із збільшенням відстані перевезень та зменшенням коефіцієнта використання пробігу.

Довжина поїздки характеризує відстань, на яку в середньому переміщається вантаж і визначається діленням вантажообороту на обсяг перевезеного вантажу. На відстань перевезень вантажів насамперед здійснює вплив структура замовлень, яка в свою чергу залежить від клієнтів підприємства.

Заключним етапом аналізу є аналіз фінансових показників: доходів, витрат та прибутку.

Для підприємств автотранспорту на сьогоднішній день є важливим питання витрат виробництва. На них слід зосередити особливу увагу, адже витрати є головним об'єктом аналізу в процесі управління підприємством. Для накопичення та структуризації витрат при здійсненні перевезень використовують Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті. Собівартість перевезень – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконання робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

До виробничої собівартості перевезень включають статті канкуляції:

1. Прямі матеріальні витрати – це вартість всіх паливо-мастильних та інших матеріалів, які безпосередньо використовують на виконання перевезень та на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації;

2. Прямі витрати на оплату праці – це заробітна плата працівників, зайнятих перевезенням;

3. Інші прямі витрати – витрати на відрядження, на соціальні заходи, сума амортизації рухомого складу, витрати на оплату праці працівників, що здійснюють технічне

обслуговування, витрати на всі види ремонту транспортних засобів, вартість ремонтних робіт сторонніми організаціями, витрати на страхування транспортних засобів;

4. Загальновиробничі витрати – витрати на утримання апарату управління, амортизація основних засобів та витрати на ремонт основних засобів загальновиробничого призначення, витрати на охорону праці, податки та збори, що включаються у собівартість та інші.

5. Автомобільні шини – витрати пов'язані із заміною та встановленням автомобільних шин, витрати пов'язані з ремонтом автомобільних шин.

Доходи автотранспортного підприємства визначаються по кожному шляховому листу і залежать від величини тарифів на перевезення та величини вантажообороту.

Таким чином, на сьогоднішній день у вітчизняній практиці використовуються різноманітні методики проведення аналізу діяльності автомобільних підприємств. Тому при виборі певної методики необхідно розуміти їх характерні особливості та пам'ятати, що правильний вибір методики аналізу є запорукою своєчасного одержання об'єктивної інформації та ефективного управління діяльністю підприємства.

Бібліографія

1. **Статистичний щорічник Рівненської області за 2012 рік**, Рівне, 2013. – 470 с.
2. Лавриков И. Н. **Економика автомобильного транспорта: учебное пособие** / И. Н. Лавриков, Н. В. Пеньшин; под науч. ред. И. А. Минакова. – Тамбов : Изд-во ГОУ ВПО ТГТУ, 2011. – 116 с.
3. Атамас П. Й. **Бухгалтерський облік в галузях економіки**: [навч. посібник] / П. Й. Атамас. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 392 с.
4. Прейгер Д. К. **Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку** / Прейгер Д. К., Собкевич О. В., Ємельянова О. Ю.– К. : НІСД, 2011. – 37 с.

Рецензент: д.е.н., професор Павлов В.І.